

Belastingdienst: nieuwe afschrijvingsnormen

In de Nieuwsbrief van februari jl. berichtten wij dat de Belastingdienst Rijnmond - kantoor Rotterdam de sinds 1994 gehanteerde normen voor afschrijvingen op binnenschepen heeft ingetrokken en dat met de Belastingdienst overleg gevoerd zou worden om meer duidelijkheid over de beoogde veranderingen te krijgen. Inmiddels heeft dat overleg plaatsgevonden en is nog een schriftelijke reactie van de Belastingdienst ontvangen.

Besproken is dat het wenselijk is om, voor nieuwe investeringen met ingang van 1 januari 2006, ten aanzien van de afschrijvingsmethode enkele algemene richtlijnen te ontwikkelen, waarbij de economische levensduur als uitgangspunt moet worden genomen. De investering in een schip mag gesplitst worden in diverse onderdelen met een eigen afschrijvingspercentage.

Leeftijd casco

Zoals bekend wil de Belastingdienst de totale 'gewogen' afschrijving op het schip aan banden leggen. Met betrekking tot het casco gaat men uit van een restwaarde van 15% van de aanschafwaarde. Bij de bepaling van het jaarlijkse afschrijvingspercentage mag als volgt rekening gehouden worden met de leeftijd van het casco:

Leeftijd casco	Afschrijvingspercentage casco	Totaal gewogen afschrijving op het gehele schip
0 - 5 jaar	3 %	5 %
6 - 10 jaar	4 %	5,5 %
11 - 20 jaar	5 %	6 %
21 jaar en ouder	5 %	7 %

Verder is de Belastingdienst van mening dat het zelfde afschrijvingspercentage dat gebruikt wordt voor het casco in ieder geval ook van toepassing moet zijn op stuurhut, aanbouwkosten casco, leidingwerk, bedrading en betimmering.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer mr. M.J.M. Koning.

Adviezen over kosten

NMa rekent mee

Over het beleid van de NMa wordt veel geschreven. Toch komen specifieke besluiten niet altijd uitgebreid over het voetlicht. Een leerzaam voorbeeld is een besluit over adviezen voor het doorberekenen van kosten in de transportsector.

De NMa is niet uit de media weg te slaan. Op zich is dat natuurlijk alleen positief; een breed maatschappelijk debat over dergelijk ingrijpend beleid is altijd goed. Bovendien verhoogt de media-aandacht voor de toezichthouder het bewustzijn van de ondernemingen. Dat zou dan weer moeten bijdragen tot een betere naleving van de wetgeving. Toch blijven veel specifieke besluiten van de NMa onderbelicht in de media. Bijvoorbeeld een besluit uit het voorjaar van 2005 over de transportsector. Het gaat hier niet over de meest spectaculaire overtreding van de Mededingingswet maar het is een nuttig en praktisch voorbeeld voor de brancheverenigingen.

Het biedt ook een illustratie van thema's die eerder in dit blad aan de orde kwamen, namelijk de problematiek van informatie-uitwisseling en informatieverstrekking door verenigingen. Waar ging de zaak over? De NMa startte in april 2003 een onderzoek naar de wijze waarop een aantal verenigingen informatie verschaften aan hun leden over kostenontwikkelingen. Het onderzoek mondde uit in het besluit van 25 maart 2005. Het ging om de Vereniging van Zeecontainervervoerders (VZV), Transport en Logistiek Nederland (TLN) en een samenwerkingsverband tussen beide, de Alliantie Zeecontainervervoerders (AZ). Hun leden houden zich bezig met het vervoer over de weg van beladen of lege zeecontainers vanaf of naar een haven. Het zeecontainervervoer kan overigens via de weg, via het spoor of via de binnenvaart plaatsvinden.

Marktanalyse

Zoals het een moderne mededingingsautoriteit betaamt, heeft de NMa in het besluit aandacht voor de competitieve structuur van de betrokken markt. De economische realiteit is belangrijk in de beoordeling van een concreet geval - behoudens bij zeer ernstige concurrentiebeperkingen. Een relevante omstandigheid in deze zaak was bijvoorbeeld dat de drie grote rederijen in Nederland een sterke marktpositie hebben en daardoor een grote invloed doen gelden op de prijzen van het zeecontainervervoer over de weg. In de praktijk wordt veel met tenders gewerkt waarin de reders zelf de prijzen vaststellen. De vervoerders kunnen vaak alleen aangeven onder welke overige voorwaarden ze bereid zijn het vervoer uit te voeren. In de huidige structuur van vraag en aanbod, staat de 'prijsvrijheid' van vervoerders dus al onder druk. De markt van vervoerders is veel minder geconcentreerd zodat ze moeilijk tegenwicht kunnen bieden tegen de marktmacht van een belangrijk deel van hun klanten.

Samenvatting van de feiten

De feiten die aan de orde waren in het besluit zijn voor velen ongetwijfeld herkenbaar. Ze kunnen als volgt worden samengevat: TLN, AZ en VZV deden aan hun leden aanbevelingen met betrekking tot het doorberekenen van geraamde kostenstijgingen, de doorberekening van gestegen brandstofkosten en de doorberekening van de door Duitsland voorgenomen kilometerheffing in de door de leden gehanteerde vrachtprijzen. Laten we deze onderwerpen nu eens van dichtbij bekijken.

Geoorloofde informatie

De informatie over kostenontwikkeling was afkomstig van NEA Transportonderzoek- en opleiding B.V. NEA doet dit onderzoek in opdracht van de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO), een zelfstandig bestuursorgaan gesteund op de Wet goederenvervoer. De bron van de informatie is mededingingsrechtelijk van belang. De verschafte informatie was grotendeels een bewerking van openbare of voor iedereen verkrijgbare gegevens en bovendien afkomstig van een betrouwbaar en deskundig geachte bron. Als dergelijke informatie aan de leden wordt doorgegeven, is het onwaarschijnlijk dat daar beperkingen van de mededinging uit voortvloeien. Essentieel is ook dat de weergave van de kostenontwikkelingen niet toeliet om individuele ondernemingen te identificeren. In alle kwesties van informatie-uitwisseling is dit altijd een gulden regel.

Goed: algemeen advies

Wat was nu het advies dat de verenigingen aan de opgave van deze informatie verbonden? TLN en AZ adviseerden hun leden in algemene zin rekening te houden met de kostenontwikkelingen bij de onderhandelingen met opdrachtgevers of bij vaststelling van tarieven. Met dit besluit wordt mooi bevestigd wat de grens is. Dit algemene advies vormt immers voor de NMa geen probleem.

Een concreet advies over hoe de kosten moeten worden doorberekend zou echter een brug te ver geweest zijn.

Uit het besluit blijkt verder dat verenigingen er goed aan doen om de leden uitdrukkelijk op hun eigen kostenstructuur en tariefverantwoordelijkheid te wijzen.

Fout: brandstofkostentabel

De beoordeling werd anders toen het ging om de brandstofkosten. Het advies van de verenigingen met betrekking tot de fluctuaties van de brandstofprijzen was een stuk minder vrijblijvend. Zij stelden aan de leden een modelclausule ter beschikking met een bijbehorende tabel voor 'noodzakelijke' vrachtprijsaanpassing. De aanpassing varieerde naargelang het aandeel van de brandstof in de vrachtprijs. Hogere kosten dienden integraal te worden doorberekend. Volgens de NMa bleek hieruit dat het met redelijke mate van zekerheid voorspelbaar werd wat de prijspolitiek van de concurrenten op dit punt zou zijn. De NMa stelt, in de lijn van haar vaste beleid, dat het gaat om een beperking waarvan de gevolgen voor de mededinging mogen worden verondersteld zonder dat nader onderzoek nodig is.

Goed

Interessant is dat het besluit ook hier duidelijk maakt wat de acceptabele variant zou geweest zijn. VZV had immers ook

haar leden dringend geadviseerd om naar aanleiding van de stijgende dieselprijs een brandstofclausule in de tarieven in te bouwen. Er waren echter voor de NMa geen indicaties dat VZV een specifieke, uniforme doorberekening voor ogen had. Dit in tegenstelling tot de modelclausule met tabel waarvan eerder sprake was bij TLN en AZ.

Fout

Tot slot was er de kwestie van de Duitse kilometerheffing voor vrachtauto's. Zowel TLN als AZ adviseerden hun leden om de heffing integraal door te berekenen. Ook daarvoor werden modelclausules met referentietabellen ter beschikking gesteld die het percentueel effect van de tolheffing op de kostprijs aangaven. Het oordeel van de NMa was op dit punt even streng als op het punt van de brandstofprijzen. En opnieuw bleef VZV buiten schot omdat deze vereniging een veel minder ingrijpend advies had gegeven.

Geen sanctie maar ...

In deze zaak was dus sprake van ongeoorloofde beperkingen van de mededinging waarvoor de twee verenigingen aansprakelijk waren. Nochtans werd er geen euro boete opgelegd door de NMa. De enige reden waarom de verenigingen er met de schrik vanaf kwamen, is het wel heel bijzondere gegeven van de medeplichtigheid van de overheid in deze zaak. De NMa kon er niet naast kijken. De overheid had zich bij herhaling en uitdrukkelijk uitgesproken voor de doorberekening van de genoemde kosten en daarbij de implementatie doelbewust aan het bedrijfsleven overgelaten. De verenigingen voerden terecht aan dat ze alleen maar aan die oproep gehoor hadden gegeven. In het huidige bestel kan de NMa in een zaak als deze aan de overheid geen boete opleggen en dus bleven de beperkingen onbestraft.

Oordeel blijft

Het zou absoluut onverstandig zijn daardoor het oordeel van de NMa over de advisering door deze brancheverenigingen weg te wimpelen. De beperking van de mededinging staat vast, ondanks het achterwege blijven van een boete. Bovendien is het besluit om geen sancties op te leggen van de kant van de NMa onverwacht mild. In het verleden zijn er zaken geweest waar ondernemingen zich zonder succes beriepen op de medeplichtigheid van de overheid. Vaak kwam het vrij categorieke antwoord van de NMa dat de ondernemingen of verenigingen zich daar niet achter kunnen verschuilen.

Elk draagt de verantwoordelijkheid om de wet na te leven. Bij twijfel over de wettelijkheid van een advies aan de leden, moet men zich beraden. Helemaal duidelijk is het mij niet waarom de boete volledig op nul werd gezet, maar het lijkt het beste dit op te vatten als een signaal naar de overheid. Die had beter moeten weten.

Voor het overige moeten verenigingen van dit besluit vooral de inhoudelijke overwegingen onthouden. Die bieden een bruikbaar houvast voor de wijze waarop aan leden kan worden geadviseerd over kosten. Voor de betrokkenen was het uitblijven van een boete natuurlijk wel mooi meegenomen.

Bron: VM-april 2006; auteur Laura Parret, advocaat bij Simmons & Simmons (Brussel) en senior docent Europees en Mededingingsrecht aan de Universiteit van Tilburg.

Consumentenprijsindex

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de consumentenprijsindex (CPI) van de maand april 2006 bekendgemaakt. De afgeleide CPI voor alle huishoudens is in de periode van oktober 2005 tot april 2006 gestegen van 111,8 tot 112,9, derhalve met 0,98 %. Dit stijgingspercentage wordt veelal in het kader van (collectieve) arbeidsovereenkomsten gehanteerd als inflatiecorrectie per 1 juli 2006.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

Vertragingen afhandeling containerbinnenvaart ECT

In het weekend van 6 - 7 mei heeft ECT op de Delta-terminal in Rotterdam een geheel nieuw automatiseringssysteem ingevoerd. Na de overschakeling naar dit nieuwe systeem is gebleken dat de dataverwerking niet goed verloopt, hetgeen heeft geleid tot enorme vertragingen in de afhandeling van alle modaliteiten (weg, spoor, binnenvaart, feeders, maar ook deepsea).

Voor de binnenvaartafhandeling worden vertragingen tot 120 uur (!) gerapporteerd. Diverse barge operators hebben zich gedwongen gezien de Delta-terminal niet langer aan te lopen, waarmee de betreffende lijndiensten de facto niet meer operationeel zijn. Als gevolg daarvan lopen de achterlandterminals vol met containers die bestemd zijn voor de Delta-terminal, en die op deze manier de aansluiting met het zeeschip missen. Waar mogelijk worden deepseaschepen omgerouteerd naar bijvoorbeeld de Home / Hanno-terminal, Antwerpen, of Amsterdam, om aldus de problemen enigszins te omzeilen. Dat het nog weken gaat duren voor de situatie weer enigszins genormaliseerd is lijkt, mede door het najleffect, een realistische schatting.

Dat deze vertragingen resulteren in enorme schade voor de containerbinnenvaart behoeft geen betoog. Het CBRB heeft ECT dan ook zijn grote bezorgdheid geuit over de gang van zaken. ECT betreurt de ontstane vertraging, maar ziet dit als overmacht en accepteert geen aansprakelijkheid. Zodra de situatie op de Delta-terminal in rustiger vaarwater gekomen is, zullen wij zeker nader met ECT spreken over de consequenties van deze slechte performance.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.

Sluisprocedures Antwerpen

Via onze Antwerpse collegaorganisatie ICBO hebben enkele bij het CBRB aangesloten varende ondernemers inmiddels enkele malen deelgenomen aan gesprekken met het sluispersoneel in Antwerpen. De vertragingen bij het schutten in Antwerpen vormden daar de aanleiding toe.

Tijdens de gesprekken zijn de problemen over en weer besproken. Hierbij zijn onder meer het verschil in behandeling van zee- en binnenschepen, de coördinatie en planning van

het schutten van de binnenvaart, en het soms ontbreken van exacte schuttijden aan de orde geweest.

De conclusies luiden:

- De communicatie tussen het havenbedrijf / sluisleiding enerzijds en de binnenvaart anderzijds moet verbeteren, zowel op het gebied van procedures (aan- en afmelden en volgorde van opgeven van gegevens), als op het gebied van informatie vanuit het VTS over de staat van de sluisen.
- Er moet meer wederzijds begrip ontstaan. Schippers moeten zich realiseren dat de sluisen, omwille van de langetermijnplanning van de zeeschepen, niet steeds op de binnenschepen kunnen wachten. Anderzijds moeten de sluisen meer rekening houden met het belang van de binnenvaart als economische factor. Een binnenschip dat te laat geschut wordt kan oponthoud veroorzaken voor een zeeschip dat op zijn lading of bunkers wacht.
- Electronische hulpmiddelen kunnen helpen bij het sneller en efficiënter plannen van binnenschepen.

Naar aanleiding van de gesprekken zijn de meldprocedures (aan- en afmelden, scheepsgegevens, marifoonkanalen) nog eens op een rijtje gezet. Een overzicht van de procedures is bij het CBRB-secretariaat te verkrijgen.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.

BDB begrüßt die Änderung des § 6b Einkommensteuergesetz Weg zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte geöffnet!

Im Bundesgesetzblatt vom 5. Mai 2006 ist das "Gesetz zur steuerlichen Förderung von Wachstum und Beschäftigung" verkündet worden. In dem Reformpaket wird unter anderem geregelt, dass die bei der Veräußerung von Binnenschiffen erzielten Buchgewinne steuerfrei in andere Schiffe reinvestiert werden können. Paragraph 6b des Einkommensteuergesetzes wurde rückwirkend zum 1. Januar 2006 für die Dauer von fünf Jahren entsprechend geändert.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) sieht damit eine seiner Kernforderungen gegenüber der Bundesregierung zur Stärkung des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes erfüllt. Internationale Wettbewerbsverzerrungen werden mit dieser Maßnahme abgefedert, da in den traditionell starken Binnenschifffahrtsnationen wie den Niederlanden oder Belgien solche Regelungen schon lange existieren. Die deutsche Flotte ist mit einem Durchschnittsalter im Trockengutbereich von 54,5 Jahren und im Tankschifffahrtbereich von 32 Jahren im internationalen Vergleich relativ alt. "Mit dieser Maßnahme wird der Weg zur Modernisierung und Erneuerung der deutschen Flotte geöffnet!", freut sich BDB-Präsident Heinz Hofmann.

Die Bundesregierung hat Ende April zudem angekündigt, diesen Schritt mit einem Programm zur Förderung abgasarmer Motoren in der Binnenschifffahrt zu flankieren und KfW-Förderprogramme für das Gewerbe zu öffnen.

“Wir sehen, dass die Bundesregierung das enorme Potenzial der Binnenschifffahrt zur Bewältigung der Güterverkehrsprobleme der Zukunft erkannt hat und den Ankündigungen zur Stärkung des Verkehrsträgers nun sehr schnell konkrete Taten folgen lässt. Wir sind hochzufrieden!”, so Hofmann weiter.

Bron: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Vrij zicht vanuit stuurhuis / Dode hoek

De Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) is bezig met een fundamentele herziening van de voorschriften met betrekking tot het zicht vanuit het stuurhuis c.q. de dode hoek. Het gaat hier zowel om de voorschriften uit het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR) als uit het Rijnvaartpolitierglement (RPR). Mede naar aanleiding van een hoorzitting in februari 2006, waar de binnenvaart de situatie in de praktijk heeft toegelicht, heeft de CCR een conceptvoorstel uitgewerkt voor de nieuwe voorschriften voor het zicht vanuit het stuurhuis en de dode hoek.

De uitgangspunten van dit CCR-voorstel zijn:

- De dode hoek, zowel vóór de boeg als naar achteren, mag maximaal 2x de scheepslengte bedragen, anders moeten er een geschikte radarinstallatie en camera's geïnstalleerd worden.
- Ook als een radar/camera's geïnstalleerd zijn mag de dode hoek niet meer dan 600 m bedragen.
- De dode hoek aan zijkant van het schip mag maximaal 20 m vanaf de scheepshuid bedragen, met een zichthoek van minimaal 40°. Anders zijn camera's verplicht.
- Voor beladen en onbeladen schepen gelden dezelfde eisen.
- Er worden geen bijzondere eisen gesteld voor het navigeren, bijvoorbeeld in sluisen.
- De eisen aan geschikte camera's (beeld, vertekening) en radar moeten nog nader worden uitgewerkt.

Dit voorstel is uitvoerig besproken in de CBRB-Werkgroep Nautiek-Techniek, waarbij de volgende punten aan de orde zijn gekomen:

- Voor de duwvaart en bijzondere transporten is de eis van 2 x de scheepslengte niet haalbaar. Het is niet realistisch te eisen of te verwachten dat op duwbakken en pontons radars geïnstalleerd zullen worden.
- Ook voor motorschepen is de eis van 2 x de scheepslengte niet realistisch. Relatief weinig schepen zijn uitgerust met camera's, en als ze er een hebben wordt die niet gebruikt voor het verkleinen van de dode hoek maar om te kunnen zien wat er aan dek gebeurt.
- Hoewel camera's steeds beter worden, is er in de praktijk behoorlijk veel commentaar op hun bruikbaarheid. In combinatie met radar zijn camera's wel goed te gebruiken.
- Het verkleinen van de dode hoek levert schijnveiligheid op: als een klein bootje de dode hoek in vaart, kan het schip vaak weinig meer uitrichten.
- De huidige dode hoek van 350 meter heeft zich in de praktijk bewezen als werkbaar en veilig, en moet dus onveranderd blijven.

- De watersportsector is zich vaak onvoldoende bewust van het perspectief vanuit een binnenschip.
- De watersportsector heeft een zeer sterke lobby en pleit, naar aanleiding van een tragisch ongeval waarbij recentelijk enkele watersporters door een binnenschip zijn overvaren, al voor een cameraverplichting op binnenschepen.
- Voor schepen met het stuurhuis voorop, zoals de Neo Kemps en passagiersschepen, is het zicht naar achteren mogelijk een probleem. In een aantal gevallen (containers pal achter de stuurhut op de Neo Kemps, salon achter de stuurhut op passagiersschepen) is er sprake van een oneindige dode hoek naar achteren, hetgeen gecompenseerd moet worden met optische hulpmiddelen (volgens art. 7.02, 3e lid van het ROSR). In de praktijk levert dit geen problemen op. Er is dan ook geen reden om aanvullende eisen te gaan stellen aan het zicht naar achteren.
- Wat betreft het zicht opzij: de camera's opzij zijn vaak onder de lichtbakken gemonteerd. Ze staan vaak naar voren gericht, zodat de zichthoek van 40° (van 20° voorlijker tot 20° achterlijker dan dwars) niet behaald wordt. In de praktijk (afmeren!) is dit echter geen enkel probleem. Er is dan ook geen reden om aanvullende eisen te gaan stellen aan het zicht naar opzij.

Op basis van deze discussie heeft het CBRB het volgende standpunt bepaald:

- De huidige dode hoek van 350 meter heeft zich in de praktijk bewezen als werkbaar en veilig, en moet dus onveranderd blijven. Het beperken van de dode hoek tot 2 x de scheepslengte is onwenselijk.
- Er bestaat geen enkele noodzaak om ook aanvullende eisen te gaan stellen aan de dode hoek naar opzij en naar achter.

Het spreekt voor zich, dat het CBRB dit standpunt zowel met de nationale collegaorganisaties als internationaal via de EBU bij de CCR zal verdedigen.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.

Nieuwe leden

Groep Varende Ondernemers (OPTO):

Van Maren Transport

Agenda

juni:

- | | | |
|---------|--------------|--|
| 19 juni | | - EBU Verwaltungsrat in Brussel |
| 20 juni | om 15.00 uur | - Sociale Commissie |
| 21 juni | | - EBU Generalversammlung |
| 26 juni | om 16.00 uur | - Bestuur Containeroperators |
| 28 juni | om 10.00 uur | - Algemeen Bestuur CBRB |
| 29 juni | om 14.00 uur | - Ledenvergadering Groep Varende Ondernemers |